

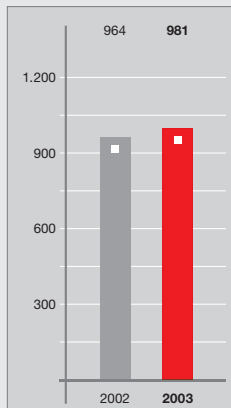


DB Netz AG

Geschäftsbericht 2003

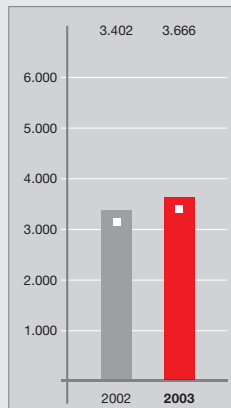
Entwicklung im Geschäftsjahr 2003

Betriebsleistung auf dem Netz
in Mio. Trkm¹⁾



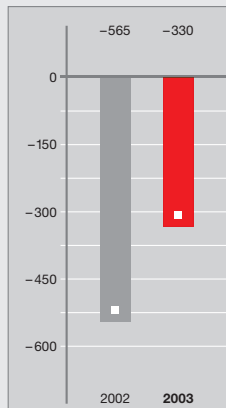
↗ 2002 zu 2003: +1,8 %

Umsatzerlöse
in Mio. €



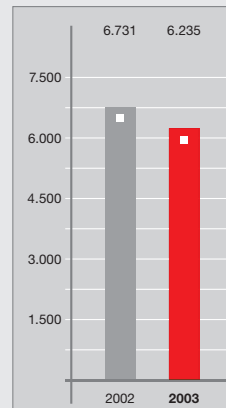
↗ 2002 zu 2003: +7,8 %

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen
in Mio. €



↑ 2002 zu 2003:
+235 Mio. €

Brutto-Investitionen
in Mio. €



↘ 2002 zu 2003: -7,4 %

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2003	2002	Veränd. in %
Umsatz	3.666	3.402	+ 7,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	- 324	- 548	-
EBITDA vor Altlastenerstattungen	732	269	+ 172,1
EBITDA ³⁾	732	511	+ 43,2
EBIT ⁴⁾	- 171	- 353	-
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	- 330	- 565	-
Return on Capital Employed	in %	- 1,4	- 3,1
Bilanzsumme	21.245	20.195	+ 5,2
Anlagevermögen	20.355	19.302	+ 5,5
Eigenkapital	5.115	5.115	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	5.070	3.791	+ 33,7
Cashflow vor Steuern	570	327	+ 74,3
Brutto-Investitionen	6.235	6.731	- 7,4
Netto-Investitionen ⁶⁾	1.724	2.741	- 37,1
Mitarbeiter per 31.12.	46.092	51.918	- 11,2

Leistungskennzahlen		2003	2002	Veränd. in %
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm ¹⁾	981	964	+ 1,8
Betriebslänge	km	35.545	35.755	- 0,6

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

²⁾ Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG

³⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁵⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

6 Lagebericht

34 Jahresabschluss

51 Bestätigungsvermerk

55 Organe

58 Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,



Roland Heinisch
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG

die Infrastruktur der DB Netz AG ist Grundlage für den Schienenverkehr innerhalb Deutschlands. Vordringliche Aufgabe ist es, unseren Kunden, den mittlerweile 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen, eine Infrastruktur in hoher Qualität und Verfügbarkeit anzubieten. Mit anderen Worten: Wir gewährleisten, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zuverlässig, sicher und pünktlich abläuft. Dazu investieren wir jährlich mehrere Milliarden Euro gezielt in die Infrastruktur – sei es, um das bestehende Netz weiter zu sanieren oder um notwendige Kapazitätserweiterungen und Erhöhungen der Streckengeschwindigkeit durch einzelne Neu- und Ausbaumaßnahmen zu erreichen. Bei einem Streckennetz von über 35.000 Kilometern Länge, rund 83.000 Weichen und Kreuzungen sowie über 5.600 Stellwerken ist dies eine Aufgabe, die wir nicht von heute auf morgen erledigen können. Mit jeder einzelnen Maßnahme, jeder Baustelle und jeder Streckeninbetriebnahme kommen wir diesem Ziel jedoch einen Schritt näher.

Die Zahlen belegen eindrucksvoll unseren Sanierungs- und Modernisierungskurs: Die Brutto-Investitionen im Berichtsjahr lagen bei rund 6,2 Milliarden Euro. Etwa 64 % davon flossen in das bestehende Netz – sichtbar an der großen Anzahl von Baustellen, die wir überwiegend „unter dem rollenden Rad“ durchgeführt haben. Einige Strecken wurden für die Zeit der Bauarbeiten voll gesperrt. Durch derartige Linienbaustellen ist es uns gelungen, die für die durchzuführenden Maßnahmen erforderlichen Bauzeiten vergleichsweise kurz zu halten und den Einsatz von Großmaschinen wirtschaftlicher zu gestalten. Ein Beispiel dafür ist die linke Rheinseite zwischen Köln und Mainz, die wir im Herbst 2003 innerhalb der Rekordzeit von acht Wochen auf einer Länge von 177 Kilometern komplett saniert haben. Auf der Strecke Hamburg-Berlin wurden die Gleise von Wittenberge bis Nauen zwischen dem 14. Juli und dem 27. September 2003 ebenfalls gesperrt. Ziel der Bauarbeiten auf diesem Abschnitt war es, die Infrastruktur für höhere Geschwindigkeiten auszurüsten. Bis Ende 2004 wollen wir die gesamte Strecke für Tempo 230 km/h ausbauen, um die Fahrzeit zwischen Alster und Spree auf 93 Minuten zu verkürzen.

Neben der strategisch ausgelegten Aufwertung unserer Infrastruktur bestand eine große Herausforderung für uns darin, die Spuren des verheerenden Hochwassers im Sommer 2002 zu beseitigen. Dank eines enormen Kraftaktes aller Beteiligten ist es gelungen, zum Ende des Berichtsjahres die wichtigsten von der Flutkatastrophe zerstörten Bahnstrecken wieder in Betrieb zu nehmen. Die Wassermassen hatten vor allem in Sachsen und Sachsen-Anhalt Anlagen und Gleise der Bahn in Mitleidenschaft gezogen. Die Sachsen-Franken-Magistrale war besonders stark beeinträchtigt. Die Weißeritz hatte hier große Teile der

Bahnanlagen zwischen Tharandt und Dresden zerstört. Auf einem 15 Kilometer langen Abschnitt haben wir die dortige Infrastruktur für rund 100 Millionen Euro wieder aufgebaut und zugleich für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ertüchtigt. Damit steht die Strecke zwischen Dresden Altstadt und Klingenberg-Colmnitz seit dem Fahrplanwechsel wieder vollständig zur Verfügung.

Im Jahr 2003 haben wir auch unser Investitionsprogramm für Elektronische Stellwerke konsequent weiterverfolgt. Wir haben 34 moderne Stellwerke mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 500 Millionen Euro in Betrieb genommen – so viel wie in keinem anderen Jahr. Mit der Modernisierung der Stellwerkstechnik schaffen wir die Grundlagen dafür, sämtliche Steuerungs- und Überwachungsaufgaben des Bahnbetriebs in wenigen leistungsstarken Großanlagen zu konzentrieren. Die Elektronischen Stellwerke sind dabei eine grundlegende Voraussetzung für die effiziente und wirtschaftliche Betriebsführung. Die Bedienung ist weniger personalintensiv als bei der bisher eingesetzten Technik.

Ein hochwertiges, funktionierendes Bestandsnetz mit modernerer Leit- und Sicherungstechnik ist unabdingbar für einen reibungslosen und pünktlichen Schienenverkehr. Um überdies Kapazitäten für künftige Entwicklungen im Bahnbetrieb zu schaffen und dem prognostizierten Verkehrswachstum gerecht zu werden, haben wir im Jahr 2003 den Fokus weiter auf ausgesuchte Neu- und Ausbauprojekte gerichtet. Wichtig waren insbesondere Maßnahmen, die nicht nur den Schienenverkehr innerhalb Deutschlands begünstigen, sondern die sich vorteilhaft auf den grenzüberschreitenden Bahnbetrieb auswirken. So haben wir im Herbst 2003 den neun Kilometer langen Abschnitt zwischen Neustadt an der Weinstraße und Limburgerhof – die so genannte Schifferstädter Kurve – eröffnet. Die Strecke ist Bestandteil der Eisenbahnverbindung von Saarbrücken nach Ludwigshafen und der nördliche Ast der zukünftigen Schnellbahnverbindung zwischen Paris, Ostfrankreich und Südwestdeutschland.

Auch in der Nahverkehrsinfrastruktur haben wir einiges getan. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 stehen die S-Bahn RheinNeckar sowie die S-Bahn Rodgau als Grundlage für ein erweitertes Verkehrsangebot in der Region zur Verfügung. In Nordrhein-Westfalen wurden mit Infrastruktur-Investitionen in Höhe von rund 250 Millionen Euro ebenfalls deutliche Verbesserungen des S-Bahn Angebots erreicht.

Inwieweit wir Neu- und Ausbaumaßnahmen auch in den nächsten Jahren fortsetzen können, ist eng an die Finanzierungslinie des Bundes gekoppelt. Nach jetzigem Stand werden die Bundeshaushaltsmittel für Investitionen in die Infrastruktur in den kommenden Jahren in weit geringerem Maße als ursprünglich geplant zur Verfügung stehen. Unser Ziel muss und wird es sein, auch unter diesen Bedingungen einen möglichst großen Nutzen für die Schieneninfrastruktur im Sinne unserer Strategie Netz 21 zu erreichen.

Ein für uns im Jahr 2003 beherrschendes Thema war die unbefriedigende Pünktlichkeit. Die Ursachen für das deutliche Absinken der Pünktlichkeitswerte waren und sind vielschichtig. So hatten wir zahlreiche Baustellen, die bei laufendem Betrieb durchgeführt wurden und die leider nicht ohne Einfluss auf die bundesweite Qualität unserer Leistung blieben. Aber auch Fremdeinwirkungen wie extreme Witterungsbedingungen, technische Störungen an neuen Fahrzeugen und Anlagen, Bombendrohungen oder nur vergessene Gepäckstücke beeinflussten unsere Pünktlichkeit zum Teil erheblich. Wir haben daher noch im Jahr 2003 kurzfristig erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Pünktlichkeit zu verbessern. So sind in die Fahrplankonstruktion Erkenntnisse aus Arbeitsgruppen, die sich mit den Ursachen der Verspätungen beschäftigt haben, eingeflossen. Auch bei der Erstellung des Jahresfahrplans 2004 wurden Erfahrungen aus dem Berichtsjahr berücksichtigt.

Für das Jahr 2004 haben wir uns bewusst ein sehr ambitioniertes Ziel gesetzt. Zur Jahresmitte wollen wir mit unserer Pünktlichkeit bei mindestens 85 Prozent liegen und bis zum Jahresende auf einen nachhaltigen Wert von über 90 Prozent kommen. Nur mit einer hohen Pünktlichkeit können wir unserem Anspruch, die beste Bahn für unsere Kunden zu sein, gerecht werden. Langfristig streben wir deshalb eine Pünktlichkeit von 95 Prozent an.

Ich bin überzeugt davon, dass wir diese Werte erreichen können. Denn jeder einzelne Mitarbeiter der Bahn nimmt diese Ambitionen sehr ernst und setzt im Bereich seiner Möglichkeiten alles daran, diese zu verwirklichen.

Das System Bahn lebt davon, dass alle Teile präzise ineinander greifen. Alle involvierten Partner sind daher gleichermaßen gefordert, ihren Beitrag für mehr Pünktlichkeit und Qualität zu leisten. Trotzdem stehen wir als Infrastrukturbetreiber innerhalb des Konzern-Verbunds des DB Konzerns in einer besonderen Verantwortung. Auch künftig werden wir unsere Bautätigkeiten insbesondere im Bestandsnetz fortsetzen müssen, um die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur langfristig garantieren zu können. Wir haben dazu die Kernfunktionen „DB Netz Instandhaltung“ und „DB Netz Instandsetzung“ sowie die im Baugeschäft tätigen Beteiligungsgesellschaften zum 1. Januar 2004 neu organisiert. Damit sind wichtige Voraussetzungen für mehr Qualität und Effizienz bei der Sicherstellung der Anlagenverfügbarkeit sowie bei der Durchführung der Baustellen geschaffen.

Insgesamt zeigt die Bilanz des Jahres 2003, dass wir bereits wichtige Etappenziele auf dem Weg zur besten Bahn für unsere Kunden erreicht haben. Die Aufgaben im laufenden Jahr sind klar definiert: Wir werden den Sanierungsprozess mit Kraft und Ausdauer fortsetzen. Darüber hinaus ist unser Anliegen, durch hochwertige Leistungen zu überzeugen, aber auch Wachstum zu generieren. Es ist uns allen bewusst, dass Erfolge hart erarbeitet werden müssen. Denn eine nachhaltige Sanierung des Netzes erfordert einen langen Atem.

Ihr



Roland Heinisch
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG



- Weiter steigende Wettbewerbsintensität auf dem Netz
- Modernisierungskurs mit Investitionen auf Rekordniveau fortgesetzt
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen um 235 Mio. € verbessert

Einleitung

Als Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) ist die DB Netz AG für die Infrastruktur des Bahnbetriebs verantwortlich. Wichtigste Aufgabe ist es, mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmten Schienennetz die Grundlage für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu schaffen und diesen im Ablauf zu organisieren. Neben der Instandhaltung gehören Investitionen in das bestehende Netz, in Neu- und Ausbaustrecken sowie moderne Leit- und Sicherungstechnik zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern.

Die DB Netz AG vermarktet Trassen und Dienstleistungen an ihre Kunden und erstellt Fahrpläne. Das Schienennetz können alle zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei nutzen. Die Zahl der Kunden, die Personen- und Güterverkehre auf dem Netz der Bahn durchführen, nimmt kontinuierlich zu. Im Jahr 2003 waren es bereits 300, davon 280 Unternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der vorrangig national geprägten Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten, aber auch der Geschäftsstrukturen unserer direkten Kunden, waren wir auch im Berichtsjahr in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängig. Diese blieb im Jahr 2003 deutlich hinter den ursprünglichen Prognosen zurück, während sich im internationalen Umfeld bereits wieder positive Trends zeigten:

- **Weltkonjunktur:** Die Weltkonjunktur hat sich im Laufe des Jahres 2003 wieder belebt. Neben der expansiven Wirtschaftspolitik in den USA sowie in Asien und verbesserten Finanzierungsbedingungen der Unternehmen hat auch das Nachlassen der weltpolitischen Unsicherheiten nach der Beendigung des Irak-Krieges hierzu beigetragen. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit knapp 2,5 % eine höhere Dynamik auf als im Vorjahr (+1,9 %).
- **Europa:** Im Euro-Raum lag der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) mit 0,4 % unter der bereits schwachen Vorjahresentwicklung (+0,9 %). Positive Impulse gingen lediglich von der Binnennachfrage aus. Der Export wurde durch die Aufwertung des Euro spürbar gebremst.
- **Deutschland:** In Deutschland nahm das reale Bruttoinlandsprodukt 2003 um 0,1 % im Vergleich zum Vorjahr ab (im Vorjahr: +0,2 %). Dabei wurde die geringfügige Zunahme der inländischen Verwendung (Effekt +0,1 Prozentpunkte) überkompensiert durch einen Rückgang des realen Exportüberschusses (Effekt -0,2 Prozentpunkte). Die Exportentwicklung in Deutschland wurde durch den hohen Euro-Kurs und die teilweise damit zusammenhängende Schwäche der Euroland-Konjunktur gedämpft. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete sowohl

die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Die Investitionen blieben erneut unter dem Vorjahresniveau (Ausrüstungen: –3 %; Bauinvestitionen: –3,4 %). Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einer – wenn auch abgeschwächten – Fortsetzung des Rückgangs der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr. Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz in 2003 erneut (um rund 1 %) und entwickelte sich damit wieder schwächer als der private Konsum insgesamt.

Entwicklung der relevanten Märkte

Die Entwicklung der für uns maßgeblichen Betriebsleistung der Kunden ist einerseits abhängig von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten und andererseits von den Betriebsprogrammen unserer Kunden. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind wir dabei durch die hohe intermodale und intramodale Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte bzw. der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte indirekt dem hohen Marktdruck der Märkte unserer Kunden ausgesetzt.

Während das anhaltend schwache gesamtwirtschaftliche Umfeld im Inland zu einem verstärkten Rückgang des deutschen Personenverkehrsmarkts führte, wies der Güterverkehr erneut positive Wachstumsraten auf. Angesichts der konjunkturellen Rahmendaten und des sich weiterhin verschärfenden Wettbewerbs konnten im Verkehrsträgervergleich sowohl der Schienenpersonenverkehr wie der Schienengüterverkehr im Berichtsjahr eine positive Entwicklung verzeichnen. Der Trend wird dabei in der Regel durch die Erfolge der konzerninternen Großkunden bestimmt, während die zahlreichen konzernfremden Kunden seit Jahren in Summe deutliche Wachstumsraten aufweisen. Entgegen dem deutlich nach unten gerichteten Markttrend verfehlten unsere konzerninternen Kunden mit der Verkehrsleistung im Personenverkehr nur knapp das Vorjahresniveau. Sowohl eigenständig wie zusammen mit den konzernfremden Eisenbahnen gewannen sie damit Marktanteile in einem rückläufigen Gesamtmarkt. Auch im Güterverkehrsbereich konnte der Verkehrsträger Schiene angemessen am Marktwachstum partizipieren.

Verkehrsträger Schiene gewinnt Marktanteile im rückläufigen Personenverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrsmarkts (in der Abgrenzung Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), innerdeutscher Luftverkehr) ging nach bisher vorliegenden Zahlen im Geschäftsjahr 2003 um 2,4 % und damit noch stärker als im Vorjahr (–1,2 %) zurück. Hiermit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im vierten Jahr in Folge. Maßgeblich für die Marktentwicklung im Berichtsjahr war der deutliche Rückgang im Individualverkehr (nach vorläufigen Berechnungen rund –3 %; im Vorjahr: –0,5 %). Dabei wirkten

sich neben der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vor allem die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise aus.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr (Schiene und ÖSPV) wurde von den schlechten konjunkturellen Umfeldbedingungen gedämpft. So sank die Nachfrage insgesamt leicht um 0,4 %. Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr der konzerninternen Kunden sank ebenfalls um 0,4 %. Dabei sank die Verkehrsleistung im Fernverkehr deutlich. Zusätzlich zu konjunkturellen Faktoren wirkten innerdeutsche und -europäische Billigflugangebote, Akzeptanzschwierigkeiten mit dem im Dezember 2002 eingeführten, aber zum 1. August 2003 erfolgreich modifizierten Preissystem sowie die mit Angebotsoptimierungen gelungene Nachfrageverlagerung zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehrsleistungsmindernd. Ausgesprochen positiv entwickelte sich die Verkehrsleistung bei unseren konzerninternen Kunden im Bereich des SPNV. Der Anstieg betrug hier 3,4 % auf 37,9 Mrd. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: –6,2 %). Positiv wirkten hier Qualitätsverbesserungen und Ausweitungen des Angebots.

Die Verkehrsleistungsentwicklung der konzernfremden Kunden war im Berichtsjahr weiterhin positiv.

Insgesamt hat sich im Berichtsjahr der Wettbewerb im Personenverkehrsmarkt weiter intensiviert. Dies gilt nicht nur verkehrsträgerübergreifend, sondern gleichermaßen innerhalb des Bahnsektors. Als Wettbewerber, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, treten neben kommunalen und landeseigenen Bahnen auch mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne auf. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei 2,4 % (verkehrsleistungsbezogen) und gut 9 % (betriebsleistungsbezogen).

Schienengüterverkehr legt bei der Verkehrsleistung weiter zu

Geprägt durch die im Jahresverlauf zunehmende Erholung des dominierenden Straßengüterverkehrs hat die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene – Railion Deutschland AG und nicht bundeseigene Eisenbahnen –, Binnenschifffahrt und Straße – deutsche LKW ohne Nahbereich und ausländische LKW –) im Berichtsjahr trotz des schwachen wirtschaftlichen Umfelds – auf Basis vorläufiger Daten – um rund 1 % zulegen können (im Vorjahr: –0,2 %).

Neben den schwachen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen war die Verkehrsleistungsentwicklung unseres Großkunden Railion Deutschland AG (vormals DB Cargo AG) belastet durch den sich weiter verschärfenden intramodalen Wettbewerb. Trotzdem konnte Railion Deutschland mit einem Verkehrsleistungszuwachs um 2,1 % auf 74,0 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) dem Negativtrend der letzten beiden Jahre (im Vorjahr: –2,7 %) entgegenwirken und den Marktanteil leicht ausbauen. Positiv wirkte im Berichtsjahr der Sondereffekt aus der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt infolge des Niedrigwassers. Hierbei profitierte Railion Deutschland stark von den Verkehrsverlagerungen im Bereich der Importkohle. Eine tragende Bedeutung im Gesamtergebnis kommt vor allem dem Kombinierten

Verkehr zu, der mit außerordentlichen Wachstumsraten einen starken Beitrag lieferte. Rückgänge zeigten sich hingegen unter anderem bei den Mineralölprodukten, den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, den chemischen Produkten sowie im dominierenden Bereich Eisen und Stahl. Während von der Zunahme der Rohstahlproduktion in der ersten Jahreshälfte noch positive Impulse ausgingen, dämpften die Produktionsrückgänge im zweiten Halbjahr die Transportnachfrage kräftig. Fortgesetzt hat sich wie im Vorjahr der Trend eines zunehmenden Anteils der grenzüberschreitenden Verkehre. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung beträgt bei Railion mittlerweile mehr als 55 %.

Die konzernfremden, nicht bundeseigenen Eisenbahnen konnten sowohl als Partner von Railion Deutschland als auch verstärkt im Wettbewerb einen deutlichen Verkehrsleistungsanstieg von rund 60 % verzeichnen. Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt legte um gut 4,5 % zu, erreichte somit im intermodalen Vergleich die größte Wachstumsrate und partizipierte überproportional am Gesamtmarktwachstum. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienengüterverkehr liegt damit – verkehrsleistungsbezogen – mittlerweile bei knapp 7 %.

Betriebsprogramme unserer Kunden durch Marktorientierung und Rationalisierungen gekennzeichnet

Sowohl bei unseren Kunden im Schienenpersonen- wie Schienengüterverkehr konnten wir im Berichtsjahr eine fortgesetzte Marktorientierung in der Betriebsprogrammgestaltung erkennen. Ein wichtiger Treiber für den Geschäftserfolg unserer Kunden sind nicht nur die kundenorientiert qualitativ und zeitlich angepassten Trassenverfügbarkeiten und die Qualität unserer Leistung. Daneben versuchen sie konsequent die Auslastung weiter zu steigern. Aus der Bemühung einer Verbesserung des Verhältnisses von Verkehrsleistung zu Betriebsleistung folgt, dass die Trassennachfrage im mehrjährigen Trend tendenziell unterproportional zur Verkehrsleistungsentwicklung steigen dürfte.

Geschäftsverlauf

Positive Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Geschäftsjahr 2003 Umsatzerlöse in Höhe von 3.666 Mio. € und weist damit einen Anstieg um 7,8 % gegenüber dem Vorjahr aus. Mit 93 % entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse, 6 % auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen sowie 1 % auf sonstige Leistungen. Die positive Entwicklung der Trassenerlöse (+259 Mio. €) basiert auf der Einführung der Regionalfaktoren (+116 Mio. €) sowie auf einer gestiegenen Leistungsnachfrage. Diese lag im Berichtsjahr mit 980,8 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 1,7 % über dem Vorjahreswert von 964,0 Mio. Trassenkilometern und entfiel zu 78 % auf den Personen- und zu 22 % auf den Güterverkehr.

Beim Umsatz mit konzernfremden Kunden konnte mit 253 Mio. € eine Steigerung um 60,8 % gegenüber dem Geschäftsjahr 2002 erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Die intensivere Nutzung der Trassen durch diese Kundengruppe wird auch in der Leistungsnachfrage ersichtlich, die im Berichtsjahr mit 70,3 Mio. Trkm um 20,2 Mio. Trkm (+ 40,3 %) über dem Vorjahreswert lag. Entsprechend erhöhte sich der Anteil mit diesen Gesellschaften am Gesamtumsatz im Jahr 2003 auf 7 % (im Vorjahr: 5 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB Konzerns verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Anstieg um 5,2 % auf 3.413 Mio. €.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Mit 4.329 Mio. € verzeichnete die Gesamtleistung gegenüber dem Vorjahreszeitraum eine Steigerung um 225 Mio. €, die im Wesentlichen aus den höheren Umsatzerlösen (+ 265 Mio. €) resultierte. Die sonstigen betrieblichen Erträge blieben hingegen mit 952 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant (– 5 Mio. €). Hier standen den höheren Erstattungsleistungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden, die mit einem entsprechenden Anstieg des Materialaufwands korrespondierten, geringere Erlöse aus Oberbaumaterialien sowie sonstigen Leistungen gegenüber.

Die betrieblichen Aufwendungen (ohne Zinsen) lagen mit 5.452 Mio. € um 0,7 % (38 Mio. €) unter dem Vorjahreswert.

Vollständig entfallen sind die in den Geschäftsjahren bis 2002 gezahlten Ausgleichszahlungen des Bundes, die zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gemäß der Vereinbarung der DB AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 gewährt wurden. Aus diesem Grund ergab sich im Vorjahresvergleich ein zu kompensierender Effekt von 242 Mio. € (davon 85 Mio. € im Personal- und 157 Mio. € im Materialaufwand).

Der Materialaufwand stieg um 11,5 % auf 1.754 Mio. €. Ein wesentlicher Faktor für diese Erhöhung war der oben erläuterte planmäßige Rückgang bei den Erstattungen des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten (157 Mio. €) sowie die höhere Belastung von Schienentransportleistungen durch Railion. Der im Materialaufwand enthaltene Instandhaltungsaufwand konnte dagegen als Folge der eingeleiteten Sanierungsinitiative um 11,1 % auf 1.073 Mio. € gesenkt werden, obwohl die zur Beseitigung der Hochwasserschäden verausgabten Mittel um 69 Mio. € über dem Vorjahreswert lagen. Auch der Personalaufwand verringerte sich trotz des Rückgangs der Altlastenerstattungen für Personalaufwendungen durch den Bund (85 Mio. €) im Berichtsjahr um 1,3 % auf 1.849 Mio. €. Mit 33,9 % (im Vorjahr: 34,6 %) des Gesamtaufwands bilden die Personalkosten nach wie vor den größten Aufwandsblock.

Die Abschreibungen betragen 903 Mio. € und lagen damit um 39 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg geht im Wesentlichen auf die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main sowie auf Sonderabschreibungen wegen marktbedingter Streckenstilllegungen im Geschäftsfeld Regionalnetze zurück. Bei den sonstigen betrieblichen

Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Verringerung um 157 Mio. € auf 946 Mio. € zu verzeichnen. Anders als in den Vorjahren erfolgte die aufwandswirksame Absicherung von Projektrisiken durch Rückstellungsbildung im Berichtsjahr auf Ebene der DB AG. Darüber hinaus gelang es, die Aufwendungen für Beratungsleistungen deutlich zu reduzieren.

Das Beteiligungsergebnis von 6 Mio. € lag unter dem Vorjahreswert von 17 Mio. €. Das Zinsergebnis in Höhe von –159 Mio. € war gegenüber dem Vorjahr verbessert (im Vorjahr: –212 Mio. €), hier spiegeln sich die Rückzahlung langfristiger Darlehen im Vorjahr sowie das günstigere Zinsniveau wider.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug –324 Mio. €, dies entspricht einer Verbesserung gegenüber dem Vorjahr um 224 Mio. €. Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Muttergesellschaft abgeführt.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir – sofern erforderlich – Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Um eine Verzerrung durch Beteiligungsergebnisse zu vermeiden, stellen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen zudem auf eine um das Beteiligungsergebnis korrigierte Größe ab.

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen aus dem handelsrechtlichen Ergebnis in Mio. €	2003	2002	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 324	- 548	+ 224
Korrektur Beteiligungsergebnis	- 6	- 17	+ 11
Korrektur um nicht operative Sondereffekte	0	0	
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 330	- 565	+ 235

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen deutlich reduzierten operativen Verlust in Höhe von 330 Mio. € (im Vorjahr: –565 Mio. €).

Da aufgrund unserer langen Investitionszyklen erhöhte Abschreibungen und durch die anteilige Finanzierung über die Kapitalmärkte auch Zinsaufwendungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus gestiegenen Umsatzerlösen oder niedrigeren Kosten und weil unsere Ergebnisentwicklung seit der Gründung auch durch die rückläufigen Altlastenerstattungen maßgeblich geprägt wird, verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA bzw. EBITDA vor Altlastenerstattung. Verglichen mit dem Vorjahreswert (511 Mio. €) stieg das EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) um 221 Mio. € auf 732 Mio. €. Unter Berücksichtigung des Entfalls der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen

Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand (im Vorjahr letztmalig in Höhe von 242 Mio. € gewährt) erhöhte sich das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr (269 Mio. €) um 463 Mio. €. Das für die Ermittlung des Return on Capital Employed (ROCE) verwendete Betriebliche Ergebnis vor Zinsen (EBIT) verbesserte sich von –353 Mio. € im Vorjahr auf –171 Mio. € im Berichtsjahr.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen in Mio. €	2003	2002	Veränd.
EBITDA vor Altlastenerstattungen	732	269	+ 463
Altlastenerstattungen	–	242	– 242
EBITDA	732	511	+ 221
Abschreibungen	– 903	– 864	– 39
EBIT	– 171	– 353	+ 183
Zinsergebnis	– 159	– 212	+ 53
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	– 330	– 565	+ 235

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung deutlich gesteigert

Die DB Netz AG erwirtschaftete im abgelaufenen Geschäftsjahr im Rahmen ihrer Leistungserstellung eine Wertschöpfung von 1,7 Mrd. €, die damit um 10 % über dem Vorjahresniveau lag. Durch die höhere Unternehmensleistung sowie die Ausschöpfung von Kostensenkungspotenzialen konnte somit der Rückgang der Altlastenerstattungen für Materialaufwendungen kompensiert werden.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Gesamtleistung	4.329	4.104
Sonstige betriebliche Erträge	952	957
Unternehmensleistung	5.281	5.061
Materialaufwand ¹⁾	– 1.754	– 1.573
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 946	– 1.103
Abschreibungen (auf SAV und IVG)	– 903	– 864
Betriebliche Wertschöpfung	1.678	1.521

¹⁾ In 2002 nach verrechneten Erstattungen für Altlasten der ehemaligen Deutschen Reichsbahn

Die Wertschöpfung konnte den Personalaufwand im Berichtsjahr trotz der positiven Entwicklung des Jahresergebnisses erneut nicht vollständig decken; hier betrug die Differenz –171 Mio. € (im Vorjahr: –353 Mio. €).

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Mitarbeiter ¹⁾	1.849	1.874
Öffentliche Hand (Steuern) ²⁾	0	0
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	159	212
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	- 330	- 565
Betriebliche Wertschöpfung	1.678	1.521

¹⁾ In 2002 nach verrechneten Erstattungen für Altlasten der ehemaligen Deutschen Reichsbahn

²⁾ Zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DBAG

Wertbeitrag: Kapitalrendite über Vorjahresniveau

Die hohe Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn führte 1999 zur konzernweiten Implementierung eines Kapitalrenditekonzeptes für die erforderliche Steuerung und Ressourcenlenkung. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Im Berichtsjahr ist es gelungen, das EBIT deutlich zu erhöhen, so dass sich der ROCE auf -1,4 % verbesserte (Vorjahr: -3,1 %), obwohl das Capital Employed aufgrund umfangreicher Investitionstätigkeiten nochmals deutlich anstieg.

Return on Capital Employed in Mio. €	2003	2002
EBIT	- 171	- 353
Capital Employed	12.668	11.568
ROCE	- 1,4%	- 3,1%

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €	2003	2002
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	20.340	19.288
Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	- 7.234	- 7.444
Zwischensumme	13.106	11.844
Vorräte	117	117
Forderungen und sonstige VG	490	439
Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig, oder zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	- 615	- 401
Aktiver RAP	279	336
Passiver RAP	- 709	- 767
Netto-Umlaufvermögen	- 438	- 276
Capital Employed	12.668	11.568



Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2003 im Vergleich zum Jahresende 2002 um 5,2 % auf 21,2 Mrd. € erhöht. Das kontinuierliche Wachstum der Bilanzsumme resultiert aus den hohen Investitionen in das Anlagevermögen, die die Abschreibungen unverändert überstiegen. Das Anlagevermögen betrug zum Stichtag 31. Dezember 2003 20,4 Mrd. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 95,8 % (per 31. Dezember 2002: 95,6 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegeln sich die Geschäftscharakteristika der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Anlagevermögen	95,8	95,6
Umlaufvermögen	2,9	2,8
Aktiver RAP	1,3	1,6
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Eigenkapital	24,1	25,3
Rückstellungen	11,8	13,3
Verbindlichkeiten	60,8	57,6
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(23,9)	(18,8)
Passiver RAP	3,3	3,8
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	21.245	20.195

Auf der Passivseite blieb die Höhe unseres Eigenkapitals mit 5,1 Mrd. € konstant. Die Eigenkapitalquote reduzierte sich auf 24,1 % (per 31. Dezember 2002: 25,3 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben an der Bilanzsumme einen Anteil von 29,4 % (per 31. Dezember 2002: 31,2 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 43,2 % (per 31. Dezember 2002: 39,7 %) und die Passiven Rechnungsabgrenzungsposten von 3,3 % (per 31. Dezember 2002: 3,8 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 55,8 % (per 31. Dezember 2002: 59,1 %).

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 2.502 Mio. € um 6,5 % unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang der Rückstellungen resultierte im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der Rückstellungen für Restrukturierung und unterlassene Instandhaltung. Größere Rückstellungen bestehen unter anderem für Pensionen, Restrukturierungsmaßnahmen, Vorruhestandsregelungen, nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen und unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen. Die Rückstellung zur Abdeckung von Risiken aus Kostenerhöhungen für das Projekt Nürnberg–Ingolstadt–München beträgt unverändert 0,7 Mrd. €.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 7,2 Mrd. € (im Vorjahr: 7,4 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 3,8 auf 5,1 Mrd. €. Davon resultieren 3,5 Mrd. € aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung, 0,8 Mrd. € aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) und 0,8 Mrd. € aus kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist mit 23,9 % per 31. Dezember 2003 weiterhin gering.

Investitionen

Auch das Jahr 2003 war wieder von großer Investitionstätigkeit geprägt. Auf der Basis der in den Vorjahren aufgebauten Planungskapazitäten gelang es, so viel Investitionen in den Fahrweg umzusetzen wie nie zuvor. Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 6.235 Mio. €. Lässt man die im Vorjahr durchgeführten Investitionen in Bahn-Telekommunikation außer Betracht (im Vorjahr: 6.731 Mio. €; bereinigt: 5.791 Mio. €), so bedeutet dies einen Anstieg von 8 %.

Insgesamt ergaben sich Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich zugegangener Baukostenzuschüsse, von 1.724 Mio. € (im Vorjahr: 2.741 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag wie im Vorjahr auf der qualitativen Verbesserung der vorhandenen Schieneninfrastruktur: Rund 64 % des Investitionsvolumens wurden im Bestandsnetz investiert. Neben umfangreichen Oberbaumaßnahmen (rund 1,5 Mrd. €) flossen erhebliche Mittel in moderne Leit- und Sicherungstechnik (über 0,7 Mrd. €). Hier sind insbesondere zu nennen die ESTW Braunschweig, Rosenheim, Lübeck und Frankfurt am Main Hauptbahnhof. Auch für Projekte des Ballungsnetzes, u. a. die Projekte S-Bahn Halle–Leipzig, S-Bahn München, S-Bahn Rodgau und Nahverkehr RheinNeckar, wurden bedeutende Beiträge investiert. Auf den Rodgaustrecken im Ballungsraum Frankfurt am Main wurde in 2003 der Betrieb aufgenommen.

Etwa 36 % der Investitionen erfolgten für Neu- und Ausbauprojekte nach dem „Bedarfsplan Schiene“ des Bundes. Neben den Schwerpunkten im Knoten Berlin war, wie im Vorjahr, das mit Abstand größte Projekt die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München. Hier wurden 640 Mio. € eingesetzt. Zweitgrößtes Bauprojekt war die Ausbaustrecke Hamburg–Berlin, 2. Baustufe, mit investierten 250 Mio. €.

Mit bis zu 800 Baustellen täglich wurde das hohe Niveau des Vorjahres gehalten. In einzelnen Fällen mussten die zu sanierenden Strecken für die erforderliche Bauzeit voll gesperrt werden. Der Vorteil liegt auf der Hand: Die Bauzeit lässt sich reduzieren, Baukosten können minimiert werden.

Die große Anzahl von Baustellen stellt große Anforderungen an die Sicherung der Betriebsqualität. Der erheblichen Bautätigkeit geschuldet, entsprach auch die Pünktlichkeit im Berichtsjahr nicht unseren Erwartungen. Daher werden wir im laufenden Geschäftsjahr die Ansprüche an die Baubetriebsplanung erhöhen.

Mit unseren Investitionen und weiteren Beschaffungen bleiben wir einer der größten Investoren in Deutschland. Insbesondere im konjunkturell schwierigen Umfeld der Bauwirtschaft konnte damit eine beschäftigungssichernde Wirkung erzielt werden.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Netz AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der Deutsche Bahn AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. Beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesem Rating von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms in 2003

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich bei Brutto-Investitionen von 6.235 Mio. € im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf von 1,4 Mrd. € – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen und Anlagenabgängen.

Entsprechend der deutlichen Ergebnisverbesserung lag der Cashflow vor Steuern mit 570 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 327 Mio. €). Das Verhältnis von Cashflow zum Umsatz lag mit 15,5 % ebenfalls oberhalb des Vorjahreswerts (9,6 %).

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten haben sich von 3.791 Mio. € auf 5.070 Mio. € erhöht. Sie umfassen zinspflichtige Verbindlichkeiten gegenüber unserer Muttergesellschaft DB AG von 3.456 Mio. € (im Vorjahr: 2.877 Mio. €), Darlehen der EIB von 800 Mio. € (im Vorjahr: 400 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 814 Mio. € (im Vorjahr: 513 Mio. €).

Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich im Laufe des Jahres 2003 von 51.918 auf 46.092 verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 41 % aller Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 30 % unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt 2003 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 47.951 um 9,4 % unter dem Vorjahresniveau.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Darüber hinaus gliederten wir Mitarbeiter in die DB ProjektBau GmbH (2.692 Mitarbeiter), die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (171 Mitarbeiter) sowie in die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH (313 Mitarbeiter) aus. Gleichzeitig wurden 207 Mitarbeiter aus der DB Verkehrsbau Logistik GmbH in die DB Netz AG integriert.

Um eine erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens auch für die Zukunft zu sichern, räumen wir der Aus- und Fortbildung sowie der Gewinnung von qualifiziertem Fach- und Führungspersonal zur Erhöhung der Besetzungsqualität einen großen Stellenwert ein. So wurde im Jahr 2003 erstmalig der Management-Planungsprozess für Führungskräfte durchgeführt, mit dessen Hilfe Potenzialträger für weiterführende Aufgaben identifiziert und im Nachgang hinsichtlich ihrer Managementaufgaben bedarfsgerecht qualifiziert werden. Bezüglich unserer Nachwuchskräfte liegen wir im Berichtsjahr mit einer Ausbildungsquote von rund 2,1 % weiterhin auf hohem Niveau.

Mitarbeiter per 31.12.	2003	2002	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	46.092	51.918	– 11,2
Ausgliederungen	3.176	602	+ 427,6
Eingliederungen	207	–	
Mitarbeiter – vergleichbar	49.061	52.520	– 6,6
Auszubildende	967	1.036	– 6,6
Ausbildungsquote	2,1 %	2,0 %	

Weitere Informationen

Linienbaustellen für Effizienz bei Streckensanierung und -ausbau

Um Bauzeiten und damit die Beeinträchtigungen für die Reisenden möglichst gering zu halten, aber auch um Kosten zu minimieren, wurden einige Strecken für die Zeit der erforderlichen Baumaßnahmen voll gesperrt. Eine so genannte Linienbaustelle fand im großen Stil beispielsweise auf der linken Rheinstraße zwischen Köln und Mainz statt. Innerhalb einer Rekordzeit von acht Wochen konnte im Oktober und

November die dortige Schieneninfrastruktur auf einer Länge von 177 Kilometern komplett saniert werden. Durch die Baumaßnahmen erhöhte sich die Verfügbarkeit dieser viel befahrenen Strecke deutlich. Die Kosten für die gesamte Maßnahme beliefen sich auf rund 80 Mio. €.

Auf der Strecke Hamburg–Berlin hat die Bahn ebenfalls im Rahmen einer Vollsperrung zwischen Wittenberge und Nauen die Gleise für höhere Geschwindigkeiten fit gemacht. Vom 14. Juli bis 27. September 2003 hatten bis zu 1.000 Bauleute in dem rund 90 Kilometer langen Streckenabschnitt unter anderem 425.000 Kubikmeter Erdstoffe sowie 59.000 Kubikmeter Schotter bewegt. Zudem wurden Weichen, Stromversorgung und Sicherungstechnik umgebaut. Im Anschluss werden 54 Bahnübergänge beseitigt und in 21 Stationen die Bahnsteige umgebaut. Bis Ende 2004 soll die gesamte Strecke für Tempo 230 ausgebaut sein, um die Fahrzeit auf 93 Minuten zu verkürzen. Derzeit brauchen die ICE-Züge zwei Stunden und acht Minuten. In den Ausbau werden insgesamt 650 Mio. € investiert.

Teilstück der Ausbaustrecke Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland fertig gestellt

Die im Herbst des Berichtsjahres eröffnete neun Kilometer lange Strecke zwischen Neustadt an der Weinstraße und Limburgerhof ist Teil der 128 Kilometer langen Eisenbahnstrecke von Saarbrücken nach Ludwigshafen. Sie ist der nördliche Ast der zukünftigen Schnellbahnverbindung zwischen Paris, Ostfrankreich und Südwestdeutschland (POS). Die POS Nord verläuft von Paris über Lothringen und Saarbrücken nach Mannheim und hat in ihrer Weiterführung über Frankfurt nach Berlin künftig eine wichtige Funktion als West-Ost-Magistrale. Nach Beendigung der Bauarbeiten im Rahmen der ersten Baustufe wurde mit der so genannten Schifferstädter Kurve im Berichtszeitraum ein wichtiges Teilstück fertig gestellt. Die dafür getätigten Investitionen beliefen sich auf insgesamt rund 140 Mio. €.

Neuer Tunnel beseitigt Nadelöhr am Mainzer Hauptbahnhof

Mit Fertigstellung des Neuen Mainzer Tunnels ist eine weitere Stufe bei der Modernisierung des Bahnknotenpunktes Mainz erreicht worden. Anfang Oktober 2003 wurde das Bauwerk nach fünfjähriger Bauzeit eröffnet. Mit einer Länge von 1.297 Metern verbindet das Bauwerk heute den Mainzer Hauptbahnhof mit Mainz Süd. Täglich verkehren hier über 400 Züge pro Richtung. Durch den neuen Tunnel stehen vier Gleise für den Zugverkehr zur Verfügung, was einer Kapazitätsverdopplung entspricht.

Spatenstich zum Großprojekt Neu-Ulm 21

Der symbolische Spatenstich für Neu-Ulm 21 wurde im September des Berichtsjahres vorgenommen. Mit diesem Großprojekt realisiert die Bahn die vollständige Umgestaltung des Bahnhofsbereiches Neu-Ulm und setzt damit gemeinsam mit Bund, Freistaat Bayern und der Stadt Neu-Ulm ein sowohl verkehrspolitisch als auch städtebaulich bedeutsames und zukunftsweisendes Konzept um.

Das Projekt umfasst etwa 4 Kilometer Schienenstrecke von der Donaubrücke Richtung Osten bis zum Neu-Ulmer Stadtteil Pfuhl, rund 2,2 Kilometer Schienenstrecke Richtung Kempten sowie eine Fläche von insgesamt rund 18 Hektar südlich angrenzend an die Innenstadt. Das Gesamtinvestitionsvolumen von Neu-Ulm 21 beläuft sich auf rund 159 Mio. €. Die Fertigstellung ist für Anfang 2008 vorgesehen.

Neubauabschnitt zwischen Paderborn und Kassel eröffnet

Mitte Dezember 2003 ging die rund 13 Kilometer lange Neubaustrecke „Eggequerung“ zwischen Neuenheerse und Willebadessen auf der Bahnstrecke Paderborn–Kassel in Betrieb. Insgesamt rund 180 Mio. € wurden in die „Eggequerung“ mit dem 2.880 Meter langen Eggetunnel investiert. Mit der neuen Strecke, deren Bau im August 1997 begann, wird ein hangrutschgefährdetes Gebiet am Paderborner Berg umgangen. Zeitgleich mit der Streckeninbetriebnahme wurde der Bahnhof Willebadessen wieder eröffnet.

Strecken für verbesserte Nahverkehrsangebote fertig gestellt

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn RheinNeckar wurde seit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 eine deutliche Erweiterung des Verkehrsangebots in der Region erreicht. Durch einen mehrgleisigen Ausbau zwischen Mannheim und Ludwigshafen sowie eine zweite Rheinbrücke konnte die Kapazität im Schienennetz als Basis für dieses Nahverkehrsprojekt geschaffen werden. Das Investitionsvolumen betrug insgesamt rund 450 Mio. €.

Ebenfalls im Berichtsjahr fertig gestellt werden konnte die S-Bahn Rodgau. Mit Investitionen in Höhe von 310 Mio. € wurden zwei Strecken von 29,9 Kilometern Länge neu gebaut und komplett elektrifiziert. Damit ist der südwestliche Teil des Rhein-Main-Gebietes in das S-Bahn-System Rhein/Main integriert.

In Nordrhein-Westfalen wurde mit Infrastruktur-Investitionen in Höhe von rund 250 Mio. € eine erhebliche Verbesserung des S-Bahn-Angebots erreicht. Ab 14. Dezember 2003 können die S-Bahnen zwischen Bottrop und Wuppertal dank einer zusätzlichen Elektrifizierung auf 33 Kilometern Strecke im 20-Minuten-Takt fahren.

Ein Jahr nach dem Hochwasser – alle wichtigen Strecken wieder in Betrieb

Nachdem das Hochwasser im Sommer 2002 weite Teile der Bahnanlagen in Sachsen und Sachsen-Anhalt zerstört hatte, sind nach einem enormen Kraftakt aller Beteiligten wie angekündigt die wichtigsten Strecken seit Ende des Berichtsjahres wieder in Betrieb.

Bereits nach wenigen Wochen waren die Schienenwege von Dresden nach Leipzig und nach Prag wieder geöffnet – zum Teil auf Provisorien, die nun nach und nach dauerhaften Lösungen weichen. Sehr viel schwerer betroffen war die Sachsen–Franken-Magistrale, die die sächsische Landeshauptstadt mit Chemnitz und Nürnberg verbindet. Hier hatte der Fluss Weißeritz große Teile der Bahnanlagen zwischen

Tharandt und Dresden zerstört. Diese wurden auf einem 15 Kilometer langen Abschnitt für rund 100 Mio. € wieder aufgebaut und zugleich für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ertüchtigt. Die stark von den Flutschäden betroffene Strecke zwischen Dresden Altstadt und Klingenberg-Colmnitz steht damit seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 wieder vollständig zur Verfügung. In den vergangenen Monaten wurden vor allem Brückenarbeiten, Maßnahmen an Oberleitungen und am Oberbau realisiert.

Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik – Elektronische Stellwerke

Mit der Modernisierung der Stellwerkstechnik schafft die DB Netz AG die Grundlagen dafür, sämtliche Steuerungs- und Überwachungsaufgaben des Bahnbetriebs in wenigen leistungsstarken Großanlagen zu konzentrieren. Die Elektronischen Stellwerke (ESTW) sind eine der Voraussetzungen für eine effiziente und wirtschaftliche Betriebsführung. Dank dieser mikroprozessorgesteuerten Technik ist es möglich, Weichen und Signale in wesentlich größeren Streckenbereichen zu stellen. Die Bedienung ist weniger personalintensiv als bei der bisher eingesetzten Technik. Darüber hinaus hat die modernisierte Stellwerkstechnik den Vorteil, weniger störanfällig und aufwändig in der Wartung zu sein. Im Jahr 2003 hat die DB Netz AG das Investitionsprogramm für Elektronische Stellwerke konsequent umgesetzt. 34 moderne Stellwerke mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 500 Mio. € konnten in Betrieb genommen werden – so viel wie in keinem anderen Jahr.

Aufbau und Inbetriebnahme GSM-R verläuft weiterhin nach Plan

Mit dem Aufbau des Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R) entsteht bei der Deutschen Bahn eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb. Diese innovative Technik wird in einer ersten Stufe ab 2005 die klassischen Funktionen des Bahnbetriebsfunks, beginnend mit der Ablösung der Applikation Zugfunk, ersetzen. Anschließend folgen andere Applikationen wie z. B. Rangierfunk und Allgemeine Sprachdienste.

Als europaweit einheitlicher Standard für mobile Sprach- und Datenfunkanwendung treibt GSM-R die technologische Integration der europäischen Schienenverkehrsnetze voran. Die Investition in das zunächst rund 24.500 Kilometer große GSM-R-Netz ist beispielhaft für Europa und ermöglicht weitere Anwendungen in den Bereichen Betriebssteuerung, Diagnose und Service.

Im Jahr 2003 verlief der Aufbau des GSM-R-Netzes weiterhin planmäßig. Nachdem die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main bereits seit einem Jahr ausschließlich mit dieser neuen Technik arbeitet, ging im Dezember gleichfalls die Neubaustrecke der S-Bahn Rodgau planmäßig mit GSM-R in Betrieb.

RailNetEurope – Europas Schienennetze wachsen weiter zusammen

In der Kooperation RailNetEurope (RNE) haben sich im Herbst 2002 19 Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen aus 17 europäischen Ländern zusammengeschlossen. Mit EUROTUNNEL, der Scandlines AG und der griechischen Eisenbahnorganisation kamen im Berichtsjahr drei weitere Mitglieder hinzu.

Über so genannte Freight Freeway Trassen bieten die in RailNetEurope organisierten Infrastrukturbetreiber Anschlüsse von allen wichtigen Seehäfen Europas bis zu den Terminals im Binnenland des Kontinents – mit einer Reichweite von Narvik jenseits des Polarkreises bis kurz vor Sizilien im äußersten Süden.

Erklärtes Ziel der Partner ist, den europäischen grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu vereinfachen und zu stimulieren. Über den Abbau betrieblicher und administrativer Barrieren hinaus werden gemeinsame Marketing- und Vertriebsstrukturen aufgebaut. Letztlich will RailNetEurope gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen wie „ein“ europäischer Schieneninfrastrukturanbieter auftreten. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen insgesamt entscheidend verbessert werden.

Umschlagbahnhöfe als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße gewinnen weiter an Bedeutung

Der kombinierte Ladungsverkehr hat weiter an Bedeutung gewonnen. Ziel ist es, die Straße weiter von LKW-Kolonnen zu entlasten und den Güterverkehr zunehmend auf die Schiene zu verlagern. Vor diesem Hintergrund wurden 2003 in den 33 Umschlagbahnhöfen der DB Netz AG zahlreiche Investitionen vorgenommen.

Im Sommer 2003 begannen die Erweiterungsarbeiten am Umschlagbahnhof Frankfurt/Main-Ost. Bis Herbst 2004 wird die Anlage zu einer Kranbahn mit vier zuglangen Gleisen von je 670 Metern ausgebaut. Dafür sind auch zwei neue Kräne vorgesehen. Die Gesamtkosten für das derzeit im Bau befindliche Projekt belaufen sich auf rund 26 Mio. €.

Darüber hinaus wurde im Umschlagbahnhof Basel/Weil am Rhein die erste Erweiterungsstufe des Terminals in Betrieb genommen. Seit Oktober 2002 hatte die Bahn die sechs vorhandenen Ladegleise des Terminals um jeweils 200 Meter verlängert und einen dritten Kran installiert. Mit Investitionen von rund 3,7 Mio. € wurde der Umschlagbahnhof fit für die Zukunft gemacht.



Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Netz AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und unmittelbar aus den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) abgeleitet ist. Dieses System entwickeln wir kontinuierlich inhaltlich weiter.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- **Marktrisiken** ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Betriebsrisiken:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Zur weiteren Verbesserung der Verfügbarkeit des Schienennetzes haben wir im Berichtsjahr das Niveau der Instandhaltungsaufwendungen beibehalten. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, trafen wir bilanzielle Vorsorge.
- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf die Großprojekte Knoten Berlin, Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und die Einführung des digitalen Mobilfunknetzes GSM-R. Für den Knoten Berlin, die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München ebenso wie für die Einführung GSM-R haben wir im Berichtsjahr umfangreiche Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt. Insgesamt gilt für neue Projekte grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Für die sich aus den Kostenerhöhungen bei dem Projekt Nürnberg–Ingolstadt–München ergebenden Risiken haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen. Auch beim Knoten Berlin sind Kostenerhöhungen zu verzeichnen.

Inwieweit sich aus diesen Mehrkosten Risiken für das Unternehmen ergeben, können wir derzeit noch nicht abschließend beurteilen. Aus den Kostenerhöhungen resultierende Mehraufwendungen der DB Netz AG beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

Für die Infrastrukturinvestitionen werden in erheblichem Maße Bundesmittel eingesetzt. Hier obliegt dem Bund abgeleitet aus Art. 87e Grundgesetz (GG) eine Finanzierungsverpflichtung. In den Geschäftsjahren 2001–2003 war das Finanzierungsvolumen durch eine so genannte Trilaterale Vereinbarung mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geregelt. Im März 2004 hat der Bund für das Jahr 2004 und die Folgejahre eine reduzierte Mittelbereitstellung angekündigt. Bezüglich der Auswirkungen auf die im Bau befindlichen oder geplanten Projekte befinden wir uns derzeit in einem intensiven Dialog mit Bund und Ländern. Ausgerichtet auf die konkretisierte Finanzierungslinie führen wir unseren Ansatz einer konsequent an Verfügbarkeiten orientierten Investitionspriorisierung fort. Für Ergebnisbelastungen aus dem Abbruch laufender Projekte wurden zudem bilanzielle Vorsorgen gebildet.

- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Zur erfolgreichen Durchführung des Sanierungsprogramms sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Das Risikomanagement ist in unseren Regelprozessen verankert. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für unser Unternehmen zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB Konzerns vorgegeben und durch die DB Netz AG und unsere Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Netz AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen vor allem die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzern-Controlling der DB AG fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern, der Bereich Controlling der DB Netz AG als Risikomanagement-Koordinationsstelle für die DB Netz AG und deren Tochtergesellschaften. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen über ein Risikoportfolio mit detaillierten Einzelaufstellungen abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Nachtragsbericht

Neue Strukturen und verbesserte Prozesse bei Instandhaltung und Instandsetzung

Im Jahr 2003 hat die DB Netz AG große Anstrengungen unternommen, ihre Kapazitäten im Bereich der Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung sowie für den Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur neu zu ordnen. Innerhalb von nur einem Jahr ist es erfolgreich gelungen, Schnittstellen und Prozesse aufgabenbezogen neu zu definieren.

Die Ziele der Neuordnung waren:

- Festlegung der Fertigungstiefe in der Instandhaltung als Kernfunktion der DB Netz AG,
- Definition einer Dienstleistungsfunktion Instandsetzung als Regiebetrieb der DB Netz AG,
- zukunftsconforme Ausgestaltung der bahneigenen Gesellschaften für Aus- und Neubau (BahnBauGruppe).

Zum 1. Januar 2004 haben drei Bereiche in neuer Form ihre Geschäftstätigkeit aufgenommen:

- DB Netz Instandhaltung (Betreiber),
- DB Netz Instandsetzung,
- DB Bahnbau GmbH in der BahnBauGruppe.

DB Netz Instandhaltung (Betreiber)

Die DB Netz Instandhaltung übernimmt nach Bestellung durch die Verantwortlichen in den Geschäftsfeldern Fern- und Ballungsnetz, Regionalnetze und Zugbildungs- und -behandlungsanlagen die Kernaufgaben Inspektion, Wartung und Entstörung. Durch die Erstellung detaillierterer Leistungsverzeichnisse und die frühzeitigere Planung und Anmeldung der anstehenden Baumaßnahmen soll der Bauablauf optimiert werden. Der Schlüssel zum Erfolg ist dabei die termingerechte Freigabe und Bestellung der Maßnahmen durch die Anlagenmanager sowie die Beauftragung von DB Netz Instandsetzung durch DB Netz Instandhaltung (Betreiber).

DB Netz Instandsetzung

Die DB Netz Instandsetzung setzt sich aus Mitarbeitern der bisherigen Instandhaltungsorganisation von DB Netz und aus dem ehemaligen Geschäftsbereich DB Bahnbau zusammen. Nach der Beauftragung ist DB Netz Instandsetzung verantwortlich für die Kernaufgaben Durchführung der Fehler- und Mängelbeseitigung sowie der planbaren Instandsetzung an der Schieneninfrastruktur. Durch die gewissenhafte Vor- und Nachkalkulation soll Transparenz über die Wirtschaftlichkeit gewährleistet werden. Gleichzeitig sollen Schwachstellen aufgedeckt und alle Prozesse kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert werden.

BahnBauGruppe

Die DB Bahnbau GmbH ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der DB Netz AG. Sie besteht bereits seit 1998 als Dachgesellschaft, unter der die Firmen Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Mobile Oberbauschweißtechnik GmbH, Deutsche Bahn Gleisbau GmbH und Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH konsolidiert werden. Seit dem 1. Januar 2004 verfügt die DB Bahnbau GmbH über eigene Bau- und Montagekapazitäten. Aus dem ehemaligen Geschäftsbereich DB Bahnbau wurden Kapazitäten der Geschäftsfelder Ingenieurplanung, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation, Elektroenergieanlagen, Oberleitungsanlagen sowie der Wiederverwendung von Oberbaumaterial ausgegliedert. Zusammen mit den anderen Baufirmen bildet die DB Bahnbau GmbH die BahnBauGruppe.

Die Geschäftsschwerpunkte der BahnBauGruppe liegen in der Erneuerung sowie dem Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur. Wie alle übrigen Baufirmen am Markt nehmen die Gesellschaften der BahnBauGruppe zu Marktbedingungen am Wettbewerb teil und werden ausschließlich nach erfolgreicher Teilnahme an Ausschreibungen beauftragt.

Reduziertes Niveau der Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen

Im März 2004 hat die Bundesregierung die Haushaltslinie für Investitionen in die Schieneninfrastruktur festgelegt und die voraussichtlichen Bundeszuschüsse für das laufende Jahr und den Zeitraum 2005 bis 2008 übermittelt. Danach sinken im laufenden Geschäftsjahr die Bundesmittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,6 Mrd. € auf rund 3,5 Mrd. €. Auch für die Folgejahre werden Mittel nur in geringerer als bisher antizipierter Höhe zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund haben wir unsere Investitionsüberlegungen überarbeitet und weiter priorisiert.

Das Ziel des Bundes, trotz finanzieller Engpässe im Haushaltsjahr 2004 ein möglichst hohes Niveau an Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu ermöglichen, unterstützt der DB Konzern. Es ist geplant, dass der DB Konzern durch vorzeitige Tilgung von Zinslosen Darlehen des Bundes (Ablösung zum heutigen Zeitwert) rund 1 Mrd. € Liquidität für den Bund in 2004 bereitstellt. Diese Mittel werden dann wiederum vom Bund für Investitionen in die Schieneninfrastruktur verwendet. Details der hierzu notwendigen Vereinbarung werden zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch verhandelt.

Die konkreten Projektplanungen der Bahn werden derzeit mit dem Bund abgestimmt. Erst nach Abschluss dieser Beratungen – und nach dem Redaktionsschluss dieses Lageberichts – wird endgültige Klarheit über die realisierbaren Schienenprojekte bestehen.

Strategie

Mit der „Offensive Bahn“ und deren Säulen Sanierung, Leistung und Wachstum verfolgt die DB Netz AG im Konzernverbund ein anspruchsvolles Programm. Im Vordergrund steht die Sanierung der Schieneninfrastruktur – was nicht zuletzt die zahlreichen Baumaßnahmen im bestehenden Netz belegen. Die Leistung des Netzes wird durch umfangreiche Investitionen in moderne Leit- und Sicherungstechnik gesteigert. So gingen zum Beispiel im Berichtsjahr so viele elektronische Stellwerke wie in keinem Jahr zuvor in Betrieb. Auch die Ausrüstung von Strecken und Fahrzeugen mit der GSM-R-Technologie konnte deutlich vorangetrieben werden.

Sanierung und Leistung bilden die Grundlage für weiteres Wachstum. Die rasante Entwicklung des Verkehrsmarktes, aber auch die zunehmende internationale Ausrichtung des Bahnsektors stellt die DB Netz AG vor neue Herausforderungen. Um diese meistern zu können, wurden klare Vorstellungen für die Zukunft definiert, an denen sich alle unternehmerischen Pläne und Entscheidungen ausrichten. Als marktorientiertes Unternehmen stehen bei uns die Bedürfnisse und Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vordergrund, diese sind Gradmesser unserer Leistungsfähigkeit. Unser Ziel ist es, ein hochwertiges, auf die Interessen der Kunden abgestimmtes Streckennetz vorzuhalten, zu betreiben und weiterzuentwickeln.

„Netz 21“ – die Strategie des Unternehmensbereichs Fahrweg

Mit der Strategie „Netz 21“ wird das Ziel verfolgt, Kapazitäten und Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen, um damit den wachsenden Verkehrsströmen und Transportmengen Rechnung zu tragen. Mittelfristig führt „Netz 21“ zur Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren sowie zur Harmonisierung der Geschwindigkeiten.

Umgesetzt wird „Netz 21“ in drei mittel- und langfristig angelegten Investitionspaketen. Das größte dieser Pakete bezieht sich auf das Bestandsnetz, das die vorhandenen Potenziale des heutigen Netzes besser als bisher erschließen soll. In einem zweiten Paket investieren wir in moderne Leit- und Sicherheitstechnik, um Flexibilität und Verfügbarkeit des Netzes weiter zu erhöhen. Mit dem dritten Investitionspaket schließlich wird die Infrastruktur durch Neu- und Ausbauprojekte gezielt dort ergänzt, wo eine große Netzwirkung erreicht wird. Damit können Engpässe insbesondere in Eisenbahnknoten beseitigt und Fahrzeiten weiter verkürzt werden.

Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

Mittelfristig besteht der größte Handlungsbedarf bei der Modernisierung des bestehenden Netzes. Hier hat die DB Netz AG in den vergangenen Jahren bereits erhebliche Qualitätsfortschritte erreicht. Insbesondere in den Regionen werden mit Nachdruck zahlreiche Strecken saniert und mit moderner Technik ausgestattet. Im Rahmen von Serienbaustellen arbeiten wir komplette Strecken insgesamt durch. Erfolgreiches Beispiel ist hier die linke Rheinstraße, die nach entsprechenden Maßnahmen wieder für den Personenverkehr zur Verfügung steht – unter deutlich besseren Bedingungen. Wir optimieren die Verfügbarkeit der Trassen weiter, damit der Bahnverkehr auch an großen Knoten in den Ballungszentren besser läuft.

Neubaustrecken: Kriterium ist die Wirtschaftlichkeit

Neben den Maßnahmen für das Bestandsnetz sind aus Sicht der DB Netz AG einige wenige Neu- und Ausbauprojekte mit hoher Netzwirkung erforderlich. Dazu zählt ein Lückenschluss zwischen den Schnellfahrstrecken Köln–Frankfurt und Mannheim–Stuttgart. Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren zu dieser Strecke zwischen den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Neckar wurden im Berichtsjahr den zuständigen Regierungspräsidien übergeben. Zusätzliche Kapazitäten werden auch im Raum Main-Kinzig-Fulda benötigt. Hier wurden bislang eine ökologische Raumempfindlichkeitsuntersuchung abgeschlossen und drei Variantenkorridore mit verschiedenen Trassenvarianten der Öffentlichkeit vorgestellt.

Entscheidend für eine Beseitigung der Engpässe im Netz und die Geschwindigkeit der Umsetzung von „Netz 21“ wird maßgeblich auch eine entsprechende Verfügbarkeit von Infrastrukturmitteln des Bundes sein, die die mit dem Bundesverkehrswegeplan aufgezeigte Zielrichtung finanziell konkretisiert.

Internationale Ausrichtung

Auch als Infrastrukturbetreiber stellen wir uns auf die wachsende Internationalisierung der Verkehrsmärkte ein, da eine verbesserte, international abgestimmte Leistungsfähigkeit der Infrastrukturbetreiber maßgeblich für den Erfolg der Schienenverkehrsunternehmen im intermodalen Wettbewerb ist. Daraus resultiert für uns die Notwendigkeit, die bestehenden Vertriebssysteme weiterzuentwickeln und mit den benachbarten europäischen Bahnen in Einklang zu bringen. Die nationale Schieneninfrastruktur muss darüber hinaus noch besser auf Bedürfnisse der grenzüberschreitenden Verkehre ausgerichtet werden. Die Neu- und Ausbauprojekte entlang des Rheins sind Beispiele für diese Bestrebungen.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2003

Konjunkturelle Aussichten: Nur leichte Erholung im Jahresverlauf

Nach den zur Zeit vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2004 verbessern. Dabei sind die Prognosen für das internationale Umfeld unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt hat sich die Prognoseunsicherheit durch die wieder stabilisierte weltpolitische Situation verringert. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen Entwicklung.

- **Weltwirtschaft:** Die Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Geschäftsjahr – im Vergleich zu den infolge der Belastungen durch Terror, Kriegsängste und SARS vergangenen schwachen Jahren – weiter beleben.
- **Europa:** Im Euro-Raum ist noch keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und eine Belebung der Auslandsnachfrage positiv, die aufgrund der Konsolidierungsmaßnahmen der öffentlichen Haushalte restriktive Finanzpolitik eher abschwächend auswirken. Positive Effekte einer stärkeren Auslandsnachfrage werden durch einen weiterhin hohen Euro-Kurs gedämpft werden. Für das Gesamtjahr 2004 gehen wir deshalb von einem leichten Anstieg des BIP aus. Hingegen sollte die gesamtwirtschaftliche Produktion in den EU-Beitrittsländern weiterhin stärker wachsen als im EU-Durchschnitt.
- **Deutschland:** Für das Jahr 2004 lassen die vorliegenden Prognosen im Wesentlichen nur geringe Wachstumsraten erwarten. Der Export wird infolge der – wenn auch nur moderaten – weltwirtschaftlichen Erholung dynamischer wachsen als im Vorjahr, bleibt aber durch den hohen Euro-Kurs weiterhin belastet. Infolge der fortgesetzt schwachen Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung wird der private Konsum bestenfalls stagnieren. Der reale Einzelhandelsumsatz dürfte das Vorjahresniveau knapp verfehlen.

Herausfordernde Marktperspektiven für die Infrastruktur

Auch im Geschäftsjahr 2004 wird eine zunehmende Leistung konzernfremder Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz erwartet.

„Offensive Bahn“ wird konsequent fortgesetzt

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die zur Umsetzung unserer strategischen Ausrichtung, der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“, implementierten Programme konsequent weiter verfolgen. Für die Sanierung erwarten wir erneut erhebliche Verbesserungen durch unser Programm „Fokus“. Zugleich werden wir unsere Anstrengungen im Bereich der Leistungsinitiative verstärken.

Unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Dies wird die Zukunftsfähigkeit der DB Netz AG weiter stärken.

Investitionen und Finanzierung

Die Investitionspolitik des Berichtsjahres wird im Geschäftsjahr 2004 durch die reduzierte Höhe der Infrastrukturmittel des Bundes bestimmt.

Weitere Ergebnisverbesserung im laufenden Jahr

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr den bereits 2001 mit der strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Neben der Fortführung der Sanierungsanstrengungen liegt der unternehmerische Fokus auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im Geschäftsjahr 2004 die DB Netz AG erfolgreich weiterentwickeln können. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit der DB Netz AG und des DB Konzerns ist die mittelfristige Rückkehr zu positiven Betrieblichen Ergebnissen nach Zinsen. Hierfür setzen wir auch im laufenden Geschäftsjahr 2004 in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2003	Erwartung 2004
Umsatzerlöse	3.666	↗ Weitere Verbesserung
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 330	↗ Weitere Verbesserung, aber unverändert negativ
Brutto-Investitionen	6.235	↘ Rückgang, aber unverändert hohes Niveau
Cashflow vor Steuern	570	↗ Weitere Verbesserung

- **Umsatz:** Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht für das Jahr 2004 ein leichter Anstieg erwartet. Die Abnahme der konzerninternen Trassenerlöse und Erträge aus der Vermietung und Verpachtung von örtlichen Infrastrukturanlagen wird voraussichtlich durch eine Zunahme bei den konzernexternen Erlösen durch konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen kompensiert.
- **Ergebnis:** Aufgrund der Fortsetzung des konsequenten Sanierungskurses und der Umsetzung weiterer Ergebnissicherungsmaßnahmen gehen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen für das Jahr 2004 nochmals von einer Ergebnisverbesserung aus.
- **Investitionen und Finanzierung:** Auch im laufenden Berichtsjahr werden wir die Investitionstätigkeit auf hohem, aber verringertem Niveau fortsetzen. Die Finanzierung erfolgt weiterhin durch einen Mix aus Bundesmitteln für die Infrastruktur, unserer Innenfinanzierungskraft und verzinslichen Fremdmitteln. Für den Cashflow erwarten wir ergebnisbedingt eine positive Entwicklung.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Netz AG oder ihrer Geschäftsfelder beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Jahresabschluss



- 35 Bilanz
- 36 Gewinn- und Verlustrechnung
- 37 Kapitalflussrechnung
- 38 Anhang
- 51 Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2003

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	424	412
Sachanlagen	(2)	19.917	18.877
Finanzanlagen	(2)	14	13
		20.355	19.302
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	117	117
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	490	439
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		4	1
		611	557
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	279	336
		21.245	20.195

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	4.348	4.348
		5.115	5.115
B. Rückstellungen	(8)	2.502	2.677
C. Verbindlichkeiten	(9)	12.919	11.636
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	709	767
		21.245	20.195

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Umsatzerlöse	(13)	3.666	3.402
Bestandsveränderungen		4	- 35
Andere aktivierte Eigenleistungen		659	737
Gesamtleistung		4.329	4.104
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	952	957
Materialaufwand	(15)	- 1.754	- 1.573
Personalaufwand	(16)	- 1.849	- 1.874
Abschreibungen	(17)	- 903	- 864
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	- 946	- 1.103
		- 171	- 353
Beteiligungsergebnis	(19)	6	17
Zinsergebnis	(20)	- 159	- 212
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 324	- 548
Erträge aus Verlustübernahme	(21)	324	548
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		- 324	- 548
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		903	864
Veränderung der Pensionsrückstellungen		- 9	11
Cashflow vor Steuern	(23)	570	327
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		0	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 204	- 66
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 120	- 116
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 19	- 20
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 32	- 39
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 53	68
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		142	154
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		109	67
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 6.190	- 6.545
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.427	3.987
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		329	677
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 338	- 277
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	210
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 1	- 213
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 1.664	- 2.094
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen (und Zuschüssen der Gesellschafter)		0	0
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		548	181
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 20	- 237
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		597	1.596
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		400	400
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten			
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		1.525	1.940
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		3	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		1	1
Finanzmittelbestand am Jahresende	(22)	4	1

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Netz AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2003	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	443	0	38	- 3	- 1
2. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	443	0	38	- 3	- 1
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2.011	0	31	- 24	- 30
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	261	1	9	2	- 7
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	8.885	0	134	213	- 6
	11.157	1	174	191	- 43
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	10.260	- 4	389	294	- 61
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 gehören	153	0	10	8	- 2
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	562	- 3	74	52	- 83
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.849	0	1.039	- 542	346
	24.981	- 6	1.686	3	157
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	26	0	1	0	0
2. Beteiligungen	1	0	0	0	0
	27	0	1	0	0
Anlagevermögen gesamt	25.451	- 6	1.725	0	156

¹⁾ Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Energie GmbH

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.2003	Vortrag zum 01.01.2003	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2002	
477	- 31	0	- 23	0	1	- 53	424	412	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
477	- 31	0	- 23	0	1	- 53	424	412	
1.988	0	0	0	0	0	0	1.988	2.011	
266	- 96	0	- 12	0	3	- 105	161	165	
9.226	- 1.567	0	- 165	0	1	- 1.731	7.495	7.318	
11.480	- 1.663	0	- 177	0	4	- 1.836	9.644	9.494	
10.878	- 4.159	0	- 622	0	43	- 4.738	6.140	6.101	
169	- 81	0	- 14	0	2	- 93	76	72	
602	- 201	0	- 67	0	31	- 237	365	361	
3.692	0	0	0	0	0	0	3.692	2.849	
26.821	- 6.104	0	- 880	0	80	- 6.904	19.917	18.877	
27	- 14	0	0	0	0	- 14	13	12	
1	0	0	0	0	0	0	1	1	
28	- 14	0	0	0	0	- 14	14	13	
27.326	- 6.149	0	- 903	0	81	- 6.971	20.355	19.302	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2003

Der Jahresabschluss der DB Netz AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringerwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 – 13

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € (Vorjahr 2.000 €) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Bei den Abschreibungen auf bewegliche Gegenstände des Anlagevermögens wurde bis 31. Dezember 2002 die steuerliche Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Absatz 2 der Einkommensteuer-Richtlinien angewendet. Seit dem 1. Januar 2003 erfolgen die Abschreibungen pro rata temporis.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme von Abschreibungen, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Fremdwährungsposten sind den handelsrechtlichen Erfordernissen entsprechend mit den amtlichen Mittelkursen bewertet.

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 38 bis 39 dargestellt.

Erhaltene Baukostenzuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt.

Die Umstellung der Abschreibungen auf Zugänge von beweglichen Gegenständen des Anlagevermögens von der Vereinfachungsregel auf pro rata temporis führte im Geschäftsjahr 2003 zu 1 Mio. € weniger Abschreibungen.

Im Geschäftsjahr wurden 36 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Wirtschaftsgüter in Höhe von 15 Mio. € enthalten.

3 Vorräte

in Mio. €	2003	2002
Hilfs- und Betriebsstoffe	93	97
Unfertige Erzeugnisse, nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen	24	20
Insgesamt	117	117

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips sind in Höhe von 99 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2003	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	90	0	71
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	301	0	301
Sonstige Vermögensgegenstände	99	0	67
Insgesamt	490	0	439

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 67 Mio. € (Vorjahr: 56 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind geleistete Anzahlungen an das Konzernunternehmen DB Telematik GmbH in Höhe von 5 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) enthalten.

5 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen zukünftiger Nutzungsentgelte im Zusammenhang mit dem Projekt GSM-R an die DB Telematik GmbH ausgewiesen.

6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 767 Mio. €. Es ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Deutschen Bahn AG gehalten.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende unverändert 4.348 Mio. €.

8 Rückstellungen

in Mio. €	2003	2002
Rückstellungen für Pensionen	137	146
Steuerrückstellungen	10	9
Sonstige Rückstellungen	2.355	2.522
Insgesamt	2.502	2.677

Von den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 5 Mio. € aufgelöst und 1 Mio. € zugeführt (Vorjahr: Zuführung 12 Mio. €). Weitere 5 Mio. € wurden auf andere Konzerngesellschaften übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002
Verpflichtungen im Personalbereich	349	268
Restrukturierungsmaßnahmen	227	442
Ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen	42	41
Unterlassene Instandhaltungen	77	169
Rückzahlungsverpflichtungen	383	343
Risikovorsorge für Projekte	972	972
Übrige Risiken	305	287
Insgesamt	2.355	2.522

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen sowie besitzstandswahrende Zulagen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

9 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2003	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2002
Zinslose Darlehen des Bundes	7.234	761	1.586	4.887	7.444
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.614	814	0	800	913
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	12	12	0	0	13
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	439	436	3	0	467
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.170	2.007	738	425	2.439
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	0	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	448	448	0	0	359
davon aus Steuern	(14)	(14)	0	0	(13)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(23)	(23)	0	0	(23)
Insgesamt	12.919	4.480	2.327	6.112	11.636

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind mit Forderungen gegen dasselbe Unternehmen saldiert.

In den Verbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG sind kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten mit langfristigen Verbindlichkeiten verrechnet, da diese erfüllbar sind.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind langfristige Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG von 1.163 Mio. € (31. Dezember 2002: 1.183 Mio. €) enthalten.

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG bestehen in Höhe von 2.366 Mio. € (31. Dezember 2002: 1.737 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cash Pooling von 2.292 Mio. € (31. Dezember 2002: 1.695 Mio. €) enthalten. Diesen kurzfristigen Verbindlichkeiten stehen kurzfristige Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn AG von 579 Mio. € (31. Dezember 2002: 710 Mio. €) gegenüber, davon 324 Mio. € aus dem Verlustausgleich, 255 Mio. € aus Lieferungen und Leistungen.

Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen ausschließlich Lieferungen und Leistungen. Im Übrigen bestehen Kreditlinien zum 31. Dezember 2003 in Höhe von 3.250 Mio. € (31. Dezember 2002: 2.750 Mio. €).

10 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten bezieht sich im Wesentlichen (559 Mio. €) auf die im Jahr 1999 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus zinslosen Darlehen. Der Posten wird rätierlich aufgelöst.

Darüber hinaus werden einmalig gezahlte Tilgungsbeihilfen und Aufwandszuschüsse der Bundesländer ausgewiesen, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

11 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2003	2002
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	3	3
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	4	53
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(42)
Insgesamt	7	56

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der DB Netz AG aus der Deutschen Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i.V.m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten der DB Netz AG umfasst die bis zum 31. Dezember 2003 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die anderen ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen sind.

12 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2003	2002
Bestellobligo für Investitionen	3.104	3.347
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.047	1.041
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(531)	(215)
Insgesamt	4.151	4.388

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen (Stand: 31. Dezember 2003) werden wie folgt fällig:

in Mio. €	2003	2002
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	202	146
fällig 1 bis 5 Jahre	557	449
fällig über 5 Jahre	288	446
Insgesamt	1.047	1.041

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

in Mio. €	2003	2002
Erlöse aus Trassenentgelten	3.425	3.166
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	223	194
Sonstige	18	42
Insgesamt	3.666	3.402

14 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2003	2002
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	53	68
Leistungen für Dritte	159	166
Mieten und Pachten	49	40
Übrige betriebliche Erträge	178	334
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	150	149
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen	199	55
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	22	23
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	45	19
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	9	14
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	88	89
Insgesamt	952	957

15 Materialaufwand

in Mio. €	2003	2002
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	166	128
Aufwendungen für bezogene Leistungen	515	396
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.073	1.206
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.754	1.730
Zuwendungen des Bundes	0	- 157
Insgesamt	1.754	1.573

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

16 Personalaufwand

in Mio. €	2003	2002
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	1.031	1.076
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	464	504
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	18	20
	1.513	1.600
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	228	242
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	108	117
	336	359
davon für Altersversorgung	(10)	(23)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	1.849	1.959
Zuwendungen des Bundes	0	- 85
Insgesamt	1.849	1.874

In dem Betrag für Altersversorgung sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten.

In dem Betrag der Zuwendungen des Bundes sind 144 Tsd. € aus der Spitzabrechnung 2002 enthalten.

17 Abschreibungen

in Mio. €	2003	2002
Planmäßige Abschreibungen	867	859
Außerplanmäßige Abschreibungen	36	5
Insgesamt	903	864

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2003	2002
Mieten und Pachten	161	169
Übrige betriebliche Aufwendungen	224	215
Buchverluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	3
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	0	77
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	141	158
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	24	11
Beratung, sonstige Leistungen Dritter	393	470
Insgesamt	946	1.103

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 0,2 Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €) „sonstige Steuern“ als Kostensteuern.

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen	0	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6	16
Insgesamt	6	17

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	10
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(9)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 159	- 222
davon an verbundene Unternehmen	(- 119)	(- 147)
Insgesamt	- 159	- 212

21 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresfehlbetrag wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vom 1. Juni 1999 von dieser ausgeglichen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

22 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

In den Finanzmittelbestand wurden definitionsgemäß die Verbindlichkeit gegenüber der Deutschen Bahn AG aus dem Cash Pooling in Höhe von 2.326 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.614 Mio. € nicht einbezogen.

23 Cashflow vor Steuern

Der Cashflow vor Steuern im Geschäftsjahr 2003 enthält zahlungsunwirksame Aufwendungen aus der Zuführung zur Rückstellung für den Austausch schadhafter Betonschwellen (58 Mio. €).

Sonstige Angaben**24 Mitteilung nach § 20 Aktiengesetz (AktG)**

Die Deutsche Bahn AG hat der DB Netz AG am 20. Juli 1999 Mitteilung nach § 20 AktG gemacht, dass sie alleinige Aktionärin ist.

25 Konzernverhältnisse

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der HRB-Nummer 50000 hinterlegt.

26 Anteilsbesitz

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der HRB-Nummer 50879 hinterlegt.

27 Beschäftigte

	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende
Arbeitnehmer	32.974	31.600	35.832	35.295
Zugewiesene Beamte	14.977	14.492	17.063	16.623
Zwischensumme	47.951	46.092	52.895	51.918
Auszubildende	806	967	943	1.036
Insgesamt	48.757	47.059	53.838	52.954

Beamte sind mit Eintragung der DB Netz AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die DB Netz AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

28 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2003	2002
Gesamtbezüge des Vorstands	1.311 ¹⁾	1.095
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	158
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	85	87

¹⁾ In den Gesamtbezügen des Vorstands sind auch die Bezüge eines ehemaligen Vorstandsmitglieds enthalten, die nach § 286 Abs. 4 HGB nicht gesondert ausgewiesen wurden.

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 55–57 zu entnehmen.

29 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Frankfurt, den 12. März 2004

DB Netz AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte Jahresabschluss wurde mit dem folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 19. März 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Neutz)
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz 2003 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2003 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2003
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,0	45,0	95,5	- ¹⁾	484
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim ²⁾	75	1,2	24,3		- ¹⁾	438
DB Verkehrsbaulogistik GmbH, Mainz	100,0	3,1	55,7	- 89,7	- ¹⁾	0

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ Erwerb der restlichen Anteile und damit Vollkonsolidierung



Roland Heinisch

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands Deutsche Bahn AG,
Idstein

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾
 - DB Systems GmbH¹⁾
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Dagmar Haase

Ressort Marketing und Vertrieb,
Bad Homburg

- b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
(Beirat)

Klaus Junker

Ressort Betrieb,
Zirndorf

- a) DB Verkehrsbau Logistik GmbH
(Vorsitz)¹⁾
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

Wolfgang Scherz

Ressort Projektbeauftragter
Instandsetzung/Bahnbau
(seit 1. Januar 2004: Ressort
Instandsetzung),
Oberursel

- a) Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

Karl-Heinz Stroh

Ressort Personal,
Gmund

- a) DB Vermittlung GmbH¹⁾
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾

Dr. Matthias Zieschang

Ressort Finanzen und Controlling,
Berlin

- a) DB Telematik GmbH¹⁾
DB Verkehrsbau Logistik GmbH¹⁾
Scandlines AG¹⁾
Scandlines Deutschland GmbH¹⁾
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
DBFuhrparkService GmbH¹⁾
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)
(Vorsitz)¹⁾
Scandlines Danmark A/S,
Kopenhagen/Dänemark
(Verwaltungsrat)¹⁾

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitglied in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Aufsichtsrat

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
DB Station&Service AG (Vorsitz)¹⁾
Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a. G.
Dresdner Bank AG
SAP AG
Vattenfall Europe AG
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungs-
gesellschaft mbH (Vorsitz)¹⁾
DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
Projektgesellschaft METRORAPID mbH¹⁾
Railog GmbH (Beirat)¹⁾
Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
(Beirat)
COMMERZBANK AG (Landesbeirat Berlin)
Deutsche Bank AG (Beirat Ost)

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hamburg

- a) Deutsche Bahn AG
Stinnes AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
(Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
(Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteili-
gungs-AG

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
DB Station&Service AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
Railion Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a. G.
Partner für Berlin – Gesellschaft für
Hauptstadt-Marketing GmbH
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
DB Dienstleistungen GmbH
(Beirat, Vorsitz)¹⁾
DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Dr. Nikolaus Breuel

Leiter Konzernentwicklung der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Telematik GmbH¹⁾
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
DB Systems GmbH (Beirat)¹⁾

Siegfried Danninger*

Betriebsratsvorsitzender Wahlbetrieb
N.II.8 der DB Netz AG,
Pöcking
a) Sparda-Bank München eG (Vorsitz)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Wettenberg

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
DB Station&Service AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Gerd Ehlers

Abteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

- a) Deutsche Gesellschaft für Technische
Zusammenarbeit (GTZ) GmbH

Stefan Garber

Generalbevollmächtigter Technik
der Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg

– seit 1. Januar 2004 –

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
DB ProjektBau GmbH¹⁾
DB Services Technische
Dienste GmbH¹⁾
DB Telematik GmbH¹⁾
Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
- b) Arcor AG & Co. KG
(Gesellschafterausschuss)
DB Systems GmbH (Beirat)¹⁾
DBFuhrparkService GmbH¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Wolfgang Gemeinhardt

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG i. R.,
Usingen
– bis 31. Dezember 2003 –

Karl-Heinz Gülzow*

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb
N.IV.14 der DB Netz AG,
Treuenbrietzen

Marlies Helling*

Leiterin Personalangelegenheiten
DB Netz Zentrale, Werke,
Frankfurt am Main
a) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a. G.

Dr. Herbert Junk

Referatsleiter Bundesministerium für
Wirtschaft und Arbeit,
Köln

Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Essen
a) Deutsche Bahn AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG
b) DB Akademie GmbH (Beirat)

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Bonn
a) DB Regio AG
Stinnes AG

Petra Orschekowski*

Betriebsratsvorsitzende der Zentrale
Wahlbetrieb N.I1 der DB Netz AG,
Mainz

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hamburg
a) DB ProjektBau GmbH
DGB-Rechtsschutz GmbH

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
DB Station & Service AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DEVK Allgemeine Lebens-
versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von Eisenbahn-
material, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾
Dresdner Bank Luxembourg S.A.,
Luxemburg

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station & Service AG,
Berlin
– seit 1. Januar 2004 –
a) DB ProjektBau GmbH¹⁾
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾

Johann Steinlein*

Vorsitzender des Betriebsrats der
Bau- und Montageniederlassung Süd
Geschäftsbereich DB Bahnbau,
Nürnberg
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Margret Suckale

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin
– bis 31. Dezember 2003 –
b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾

Gerhard Wegner*

Stellv. Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Rastede
b) Gemeinnützige Wohnbaugesellschaft
Nord GmbH

Alois Weis*

Bereichsleiter Strategie der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hösbach
– seit 5. September 2003 –
a) DB Fernverkehr AG
DB Regio AG
DB ProjektBau GmbH

Wolfgang Zell*

Bereichsvorstand Güterverkehr
der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Berlin
– bis 31. Oktober 2003 –
a) Railion Deutschland AG
S-Bahn Berlin GmbH
Sparda-Bank Berlin eG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitglied in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der DB Netz AG trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Tochtergesellschaften, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzenden und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 6. Mai 2003 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2002 zu Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 27. November 2003 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2004 befasst und die Budgetplanung 2004, die Mittelfristplanung 2004 – 2008 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2003 auch intensiv mit der Weiterentwicklung der Organisation der DB Netz AG. Zum 1. Januar 2004 wurde das Vorstandsressort Instandsetzung mit dem Dienstleister Instandsetzung und den Funktionsbereichen Instandsetzungstechnologien, Verkehrsbaulogistik und Werke eingerichtet. Ein weiterer Schwerpunkt war die Anpassung der Führungsstruktur des Geschäftsfelds Fern- und Ballungsnetz.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG per 31. Dezember 2003 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 5. Mai 2004 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2003 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2003 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

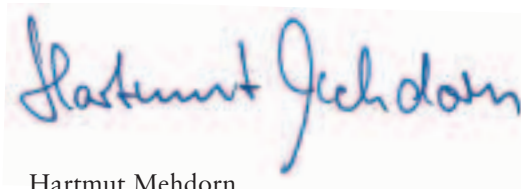
Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung zum 31. Oktober 2003 legte Herr Wolfgang Zell sein Aufsichtsratsmandat nieder. Für Herrn Zell wurde Herr Alois Weis zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt. Ebenfalls legten Frau Margret Suckale und Herr Wolfgang Gemeinhardt ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB Netz AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 nieder. Als Nachfolger wurden die Herren Stefan Garber und Wolf-Dieter Siebert gewählt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2003 mit der bemerkenswerten Ergebnisverbesserung.

Frankfurt am Main, im Mai 2004
Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender



Umschlagbahnhof



Umschlagbahnhof

Umschlagbahnhof

Europa
im Netz

DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

www.db-netz.de

**Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind
auch im Internet abrufbar:**

www.bahn.de/ir
www.bahn.de/presse

Copyright © 2004
Deutsche Bahn AG,
Investor Relations
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

Redaktion/Text

DB Netz AG,
Ressort Finanzen und
Controlling

Kommunikation
UB Fahrweg

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

**Beratung und
Produktionskoordination**

Mentor Werbeberatung
H.- J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design
Mainz

DTP

medienhaus:frankfurt
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie

Max Lautenschläger, Berlin
Deutsche Bahn

DB AG/Warter (Titel, S. 6)
DB AG/Weber (S.15)
DB AG/Klee (S. 34)



DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
www.db-netz.de